

Saab BioPower 100 Concept 2007

NEVS-brevet onsdag 12 juni
Föregående måndag 10 juni

1. **”Hallå, Volvo – elbilen skulle ju vara på plats nu!”**
2. **Den allra sist byggda Saab 9-3 Aero Sedan Turbo4 auktioneras ut**
3. **Toyota: Släpper superbatteri till OS nästa år**
4. **Så mycket batterikapacitet var kvar efter 48 000 mil i Tesla Model S**
5. **EU hemlighöll utsläppstest – på Porsches begäran**
6. **Trumps tullar sätter press på amerikanska biljättar**
7. **BMW samarbetar med Jaguar/Land Rover om nya elbilar**
8. **Quiz: De som finns kvar**
9. **Test: Ford Mustang Bullitt – nostalgisk dröm**
10. **Toyota och Subaru ska ta fram gemensam elbilsplattform**
11. **Kan bli först i Europa med att skrota miljözonerna**
12. **Vi minns med värme Saabs klassiker 900**
13. **Grattis Lotus Esprit!**
14. **Film: Så funkar hjulupphängningen på en Formel 1-bil**

NyTeknik

1. ”Hallå, Volvo – elbilen skulle ju vara på plats nu!”

Felix Björklund

2019-06-08 06:00

Det var sagt att 2019 skulle vara elektrifieringens år. Även om det har kommit en hel del nyheter är vi fortfarande kvar i farstun. Var är elbilen för vanligt folk – och när ska Volvo få upp ångan? undrar Ny Tekniks Felix Björklund.



Året 2019 ska alla nya Volvobilar vara elektrifierade. Det utlovade företagets chef Håkan Samuelsson 2017. Och även om innebörden var lite svävande så lät det riktigt progressivt. Men nu är vi här, och även om det i allt raskare takt letar sig in elektroner i Göteborgsbolagets bilar finns det ännu ingen elbil i modellpaletten.

Ska jag vara ärlig är det inte mycket som har hänt, och ordstävet om att den som väntar på något gott aldrig väntar för länge är retsamt nog det enda man kan dra till.

Men vad har då hänt i år i världen utanför Torslandaverken? Det fanns ju ett slags konsensus bland alla biltillverkare att det skulle hända något stort.

Jo, vi har fått se marknadsintroduktionen av Tesla Model 3, Audi E-tron och Mercedes EQC – bilar som dock ligger långt bortom vad både 7,5 prisbasbelopp och Svenssonlöner heter.

”Vi står kvar i farstun”

All ny teknik kostar, brukar det heta – och visst, det är svårt att kräva att bilföretagen ska göra förlust bara för att vi i Greta Thunbergtider som dessa ska kunna köra utan lokala utsläpp.
Men det gör även att vi fortfarande står kvar i elbilserans farstu.

För herregud, det är nio år sedan Nissan Leaf gjorde entré och sju år sedan Model S lanserades. Var är bilarna som på allvar ska vara ett alternativ till en vanlig diesel? Helt enkelt en eldriven motsvarighet till en 240-kombi, en bil som fler har råd med?



Tesla Model 3

Det är ingen underdrift att säga att det är tunnsått i utbudet för dem som inte har över 400.000 kronor – motsvarande en Mercedes E-klass, att lägga på en bil. Och inget illa ment, men Renault Zoe och VW E-Up har inte riktigt mångsidigheten som krävs för att klara av normala familjebestyr.

Jag var dock i Berlin och pratade med Volkswagens försäljningschef i samband med att tillverkaren öppnade orderböckerna för sin ID.3. Och även om man initialt börjar med att enbart erbjuda en dyrare lanseringsversion kommer det, från sekunden man rycker skynket av produktionsversionen i september, gå att beställa budgetvarianten för under 30 000 euro. Eller som man så slagkraftigt säger i VW-ledet: Vi bygger elbilar åt miljoner, inte miljonärer.

Nu i dagarna har jag återigen varit på kontinenten och har fått en genomgång av Opels kommande elbilar som byggts med Peugeot-teknik. Och de här bilarna kan bli intressanta på flera sätt – inte minst på grund av att PSA-koncernen kan konsten att pressa priser.

”Hur ska Volvo hävda sig i det här?”

Så även om vi går till halvtidsvila utan att ha fått en äkta folkelbil tycker jag att det äntligen har börjat röra på sig på allvar.

Hur ska Volvo hävda sig i det här? Kommer elektrifieringen, som man för två år sedan verkade vara så rätt på – snarare innebära att man halkar efter?

Först i höst ska den rent eldrivna modellen visas och då är det bara att hoppas på att Volvo, när modellen gör entré, inte nöjer sig med farstun. Risken är annars att man blir rätt ensam där – då tyskar och fransoser vid det laget lär ha intagit salongen.

Felix Björklund



2. Den allra sist byggda Saab 9-3 Aero Sedan Turbo4 auktioneras ut

Av Pär Brandt Publicerad 2019-06-07, 14:31

En sådan här chans får man bara en gång i livet. Den allra sista Saaben är till salu. Och den är helt ny, med 65 kilometer på mätaren.



Du kunde välja vilken kulör som helst, så länge det var silvermetallic eller svart ...

Som vi alla minns gick Saab Automobile i konkurs 19 december 2011. Därmed stannade produktionen av nya generationen Saab 9-5 och den byggde man aldrig vidare på, då GM ägde licensrättigheterna.

Men Saabs konkursbo övertogs av elbilstillverkaren National Electric Vehicle Sweden, Nevs, sommaren 2012. Licensrättigheterna till "gamla" Saab 9-3 ingick i uppköpet och med stor möda lyckades Nevs samla ihop alla komponenter och leverantörer som behövdes för att börja nyproducera 9-3 i Trollhättan.

I december 2013 inleddes produktionen, efter att bilfabriken stått stilla i 2,5 år. Nevs byggde bara en modell, Saab 9-3 Aero Sedan Turbo^{4}med bensinturbo på 2,0 liter och 220 hk/350 Nm. För att förenkla produktionen nöjde man sig med två kulörer: svart och silvermetallic. Det erbjöds även två transmissioner, sexstegad automat och sexväxlad manuell låda.

Produktionen av Saab 9-3 Aero Sedan Turbo^{4}pågick till 2014, men sedan tog det stopp. Sammanlagt byggdes 420 nya Saab 9-3. Dessa sällsynta exemplar är numera samlarbilar.

Den allra sista Saab 9-3 Aero Sedan Turbo^{4}med som rullade av bandet i Trollhättan behöll Nevs. En silverlackad bil med automatlåda och 65 kilometer på mätaren.

Men nu har man bestämt sig för att auktionera bord "världens sista Saab" och det ska ske i höst. Datum, utropspris och auktioneringsförrättare ska meddelas senare.

De som vill titta på den sista Saaben får en chans nu i helgen, 7-9 juni, i samband med Saab-festivalen. Bilen står utställd vid huvudporten utanför Nevs fabrik i Trollhättan.

Den "nya" Saab 9-3 hade en del detaljer som utmärkte den. I fronten fanns annorlunda dimljus med tre LED-lampor. Inuti var den stora skillnaden att Saab 9-3 fått framstolar från Volvo XC90, vilket var ett komfortmässigt lyft även om de också byggde några centimeter på höjden. Sammanlagt var det ett 100-tal nya komponenter som användes i nya 9-3 och påtagligt var också en bättre bullerdämpning.

Priset för Saab 9-3 Aero Sedan Turbo4 med manuell låda var 279.000 kronor, 289.000 om man ville ha automat. Då ingick fri service i 9.000 mil och 17-tums aluminiumfälgar med vinterdäck.
Avsikten var att "nya" Saab 9-3 skulle begåvas med ett ansiktslyft under slutet av 2014 eller början av 2015, då både front och akter skulle få en ny design. Kanske var det inte så klokt att kommunicera det redan från början, en del presumtiva kunder ville vänta in det nya utseendet och försäljningen tog inte fart. 420 exemplar blev det, sedan slängde Nevs in handduken för gott.

Första – och sista – provkörningen av Saab 9-3 Aero Sedan Turbo4 publicerades i auto motor & sport nummer 6/2014.



Världens sista Saab kan bli din, i höst auktioneras bilen ut.



Det här exemplaret, i samma silverkulör, provkörde vi i februari 2014.
Det är alltså en av de första bilarna som byggdes, av de totalt 420 som blev producerade.



Stolarna var ett klart lyft jämfört med föregångaren, "lånades" från Volvo XC90.

Tydligt markerade med Saab, för att inga missförstånd skulle uppstå.
Tyvärr kom stolarna lite för högt.



Så här såg bandet ut i Trollhättan i början av 2014.
Ett litet gäng bilbyggare snickrade ihop "nya" 9-3 Aero Sedan Turbo4.



Mer än 420 nya Saab 9-3 blev det inte. En samlarbil, redan idag.



[Vi provkör nya Saab 9-3: "Den känns väldigt mycket Saab"]



[Saab 9-3 Phoenix – hela historien om bilen som inte blev av]



[Saab 9-3 Aero redo för provkörning hos 30 bilhandlare]



[Miljonregn i Saab-konkursens fotspår]



[Nevs har kört igång tillverkningen – 9-3 på banan igen]



[Saab Automobile köps av Nevs]



3. Toyota: Släpper superbatteri till OS nästa år

Redaktören bytbil 2019-06-09

Här är nyheten som kan revolutionera bilindustrin



Toyota presenterar nu en enorm offensiv på elbilar och bränsleceller. Om fem år ska märket sälja en miljon elbilar. Och redan nästa år, till OS i Tokyo, ska ett solid state-batteri presenteras.

Världens största biltillverkare har varit aningen sena ur startblocken när det kommer till renodlade elbilar. I stället har Toyota satsat på sina elhybrider och bränslecellsbilar. En strategi som har gått hem hos bilköparna eftersom Toyota är världens mest sålda bil. Dessutom verkar märket vara den enda som ligger bra till för att klara EU:s nya utsläppsregler från nästa år.

Men nu presenterar Toytota en jätteoffensiv på elektriska bilar. Toyotas utvecklingschef Shigeki Terashi höll en presentation där han stakade ut märkets framtid och hur de nu skyndar på utvecklingen. Anledningen är att de måste möta den stora efterfrågan på elbilar.

Den kanske största nyheten är att Toyota ska presentera ett så kallat solid state-batteri redan till OS i Tokyo nästa år.

Att göra ett försök är inte tillräckligt, du ska verkligen kunna leverera, säger Terashi.

Solid state-batterier kan komma att revolutionera hela bilindustrin, då de saknar elektrolytvätska, utan har fast material i stället. Dessutom är de både billigare och lättare än dagens litiumjonbatterier. Batteritypen tros kunna revolutionera hela elindustrin i världen.

Av världens 5,5 miljoner sålda elbilar år 2025 vill Toyota sälja minst en miljon. Det kommer att vara både batteribilar och bilar som drivs med bränsleceller, samma teknik som redan finns i Toyota Mirai.

Toyota har i dagarna inlett ett stort samarbete med Subaru för att utveckla nya elbilsplattformar. De kommer att släppa både en crossover, en sedan, en suv och en minibuss.

Redaktören bytbil

DAGENS NYHETER.

4. Så mycket batterikapacitet var kvar efter 48 000 mil i Tesla Model S

Publicerad 2019-06-05

Klarar Tesla det hårda livet som taxibil? Michael Lindblad med åkeri i Stockholm vet. Han har mer erfarenhet av att köra eldrivet än de flesta andra. En av bilarna i hans stall, en Tesla Model S, kom upp i 48.000 mil innan den såldes. Problemet är inte batterierna, utan kvaliteten i övrigt, menar han. – Jag vet inte hur många dörrhandtag jag fått byta, säger han.



– På min första Tesla bytte jag elmotor tre gånger, säger Michael Lindblad.
Han har erfarenhet av sex stycken Model S.

Sedan 2014 har Michael Lindblad köpt sex stycken Tesla Model S till sitt taxiåkeri i Stockholm. Den första bilen kom upp i hela 48.000 mil innan den gick i pension förra året.

När den såldes satt originalbatteriet fortfarande i, men det hade varit urtaget en gång för reparation. Nästa Tesla inköptes 2016 och den har i dag gått 33.000 mil.

– Det är inte batterierna som är problemet. Dessutom har Model S väldigt bra garanti på batteriet. Däremot är kvaliteten inte i nivå med de höga priserna. Jag vet inte hur många dörrhandtag jag har fått byta ut, säger Michael Lindblad.

Handtagen fälls ut med elmotor, en delikat konstruktion som har lätt för att krångla.

– Det kan bli ganska dyrt, jag har betalat upp till 12.000 kronor för ett handtag. I dag har man förbättrat handtagen, och de är mycket billigare. Det finns de som själva försökt att laga delar av bilen, men det fungerar dåligt då det ibland kan behövas uppdatering av elektroniken när detaljerna inte kommunicerar, säger han.

– Laddportarna var också ett problem i början, liksom elmotorerna. På min första bil bytte jag elmotor tre gånger på garantin, men det problemet verkar de ha löst. Den sista elmotorn hade gått över 30 000 mil när bilen såldes, säger Michael Lindblad.



Taxibilar snabbladdas ofta, men det vekar inte påverka batteriet negativt särskilt mycket.

Överlag är Michael Lindblad nöjd med driftsäkerheten.

– De kräver absolut inte mer reparationer än konventionella bilar, snarare tvärtom. Och reservdelarna har en ganska anständig prisnivå, vissa delar är till och med billiga, säger Michael Lindblad.

Den höga vikten, drygt 2,1 ton, ger ett högre slitage på bärarmsbussningar, men inte på stötdämpare och fjädrar enligt Michael Lindblad.

– Jag har fått byta bärarmar i framvagnen efter 25.000 mil, det är en svag punkt! I övrigt är kvaliteten inte sämre än Volvo eller Mercedes. Bromsarna håller länge, jag bromsar ju aldrig, jag byter skivor och klotsar efter 16.000 mil, och då kostar det 16.000 kronor. På en Volvo byter jag bromsbelägg efter 4.000 mil.

Den stora bildskärmen håller bra.

– Under de åren jag har kört Tesla har det aldrig varit fel på någon av bildskärmarna. Det enda som har varit ett problem är servicetillgängligheten.

– Jag har nog varit en besvärlig kund för verkstaden. Men nu har Tesla hyrt nya verkstadslokaler i södra Stockholm och då kommer det att bli bättre, säger Michael Lindblad.

Det finns en annan taxiåkare som siktar på att köra 100.000 mil med sin Tesla, är det något du funderar på?

– I Taxi Stockholm får bilarna vara högst sex år. Jag skulle teoretiskt sett inte hinna köra mer än högst 70.000 mil. Men det är inget jag funderar över, jag ser inget värde i att behålla bilarna mer än 4–5 år, säger Michael Lindblad.

Taxiteslorna rullar i tvåskift och laddas både i taxigaraget på natten och på snabbladdare under dagen.

– Elbilar kräver mer planering jämfört med att köra en bil som går på diesel. När andra skiftet går på ska ju inte batteriet vara tomt, man måste ju alltid vara beredd på en körning till Skavsta flygplats. (Drygt tio mil, red anm), säger Michael Lindblad.

Totalt sett sker merparten av laddningarna på snabbladdare, och då laddas batterierna upp till 90 procent. Dels på Teslas egna laddstationer i Väsby och på Arlanda, dels på snabbladdare på stan. Snabbladdningar ökar slitaget på batteriet, ändå är det mycket kvar av batterikapaciteten även efter många mil.

– Bilen som har gått 48.000 mil tappade tolv procent av kapaciteten på 41.000 mil (då den gick 7.000 mil med lånebatteri). Om man hade laddat mer på långsam laddning än vad vi gör hade siffrorna varit ännu bättre, säger Michael Lindblad.

Den tunga biten i ekonomikalkylen är investeringen eftersom priserna är höga. Men merkostnaden kör man in genom att man slipper de höga bränsleräkningarna.

– I genomsnitt förbrukade min första Tesla Model S 2,23 kWh per mil under drygt 40.000 mil. I praktiken kostar bränslet omkring tre kronor per mil. En bensin- eller gasbil kostar 10–11 kronor per mil i bränsle. Man räknar faktiskt hem elbilen, menar Michael Lindblad.

Mindre elbilsmodeller, till exempel Nissan Leaf, drar 1,5–1,6 kWh per mil enligt Michael Lindblad.

– Det går att köra snålt även med Tesla Model S, man kan komma ner till 1,7-1,8 kWh per mil. Men fläskar man på är det inte svårt att komma upp i tre kWh per mil. Det finns olika körlägen. Väljer man ”chill” har man inte herre jösses-accelerationen, då blir den mer som en vanlig bil att köra. Det kostar att köra fort, säger Michael Lindblad.

Värdeminskningen har inte varit ett bojsänke i kalkylen.

– Jag pratade med åkaren som köpte en Tesla samtidigt som jag. Den kostade ny omkring 850.000 kronor. När han sålde den efter tre år och 17.000 mil fick han en halv miljon kronor för den. När jag sålde min äldsta från 2014 med 47.000 mil på mätaren fick jag 210.000 kronor efter. Den hade kostat 820.000 kronor, säger Michael Lindblad som är nöjd med andrahandsvärdet.

Snart får Teslorna sällskap i Lindblads taxigarage av tre Mercedes E 300 dieselladdhybrider.

– Vi kör i hybridläge och då tror jag vi kommer ned till 0,4 liter diesel per mil i genomsnitt, om man laddar upp batteriet när man väntar på kund. Men jag undrar om inte Tesla Model S har en lägre totalkostnad, de har sänkt priserna nu, säger Michael Lindblad.

Hittills har Tesla varit ganska ensam som elbil på taximarknaden.

– Taxi Stockholm har några Renault Zoe, men den är för liten. Den tar bara tre passagerare. Det har hänt att kunder har reagerat och att vi har fått skicka en större bil. Nissan Leaf är större och fungerar bättre som taxi, men det är ju ingen stor bil som Tesla Model S.

Vad tror du om Model 3?

– Den kan duga. Vi får se, den har ju inte samma fina batterigaranti som Model S. Men först ska Taxi Stockholm godkänna den som modell. Innerutrymmena är okej, den är bättre än Jaguar I-Pace som har en innerbelysning som är i vägen för passageraren på mittplatsen. Priset för Tesla Model 3 är konkurrenskraftigt för taxi, den kostar mindre att köpa än Mercedes laddhybrid, säger Michael Lindblad.

Läs mer: Tesla Model S knockar Volvo XC60 T5 i tuff energimatch.

Så länge håller ett batteri

Den japanska biltillverkaren Nissan har undersökt batterierna i 400.000 Nissan Leaf för att med ledning av hur de åldrats beräkna livslängden. Och den är längre än vad många trott, betydligt längre.

Om man räknar på att en bil håller i genomsnitt 10 år, så har Nissans batterier en livscykel på hela i 22 år, förklarade Francisco Carranza, chef på Renault-Nissan Energy Services, vid en konferens i Göteborg i regi av branschtidningen Automotive News.

Han sa vidare att det gäller att utveckla återvinning och att hitta nya användningsområden för batterierna efter att de tjänat ut i bilen. Han sade också att eftermarknadsintäkter kommer minska avsevärt med elektrifiering.

Nissan ger i dag för elbilen Leaf åtta års garanti eller 16.000 mil.

Omni

5. EU hemlighöll utsläppstest – på Porsches begäran

2019-06-08

EU-kommissionens egna forskningsinstitut har på den tyska fordonstillverkaren Porsches begäran inte släppt resultatet i ett utsläppstest med ett av bolagets bilar. Det avslöjar den oberoende nätbaserade tidningen EU Observer. Gemensamma forskningscentrumet, JCR, hade inte behövt hemlighålla siffrorna men gjorde det ändå, skriver sajten.



I det aktuella testet, som EU Observer kommit över genom en överklagan, släppte Porsche ut närmare det dubbla i utsläpp när standarden i testrummet frångicks, till exempel när temperaturen sänktes med 20 grader. Utsläppen var då långt över EU:s tillåtna gränser.

EU Observer hade med start i fjol begärt ut JCR:s samtliga tester från och med september 2015, då Porsches moderbolag Volkswagen medgav till fusk med utsläppsdata. Tidningen ska ha fått alla test utom ett, det som rörde en Porsche Cayenne.

Testerna har samägts av EU och de privata bilbolagen – vilket nu kritiseras

Läs även

Biljättarna vädjar till Trump att inte höja utsläppsgränsen

Bolagen varnar bland annat för instabilitet och lägre lönsamhet.



6. Trumps tullar sätter press på amerikanska biljättar

Av Rosanna Robertsdottir Publicerad: 26 juli 2018, 19:52 Uppdaterad: 26 juli 2018, 20:08

Donald Trumps tullar pressar de amerikanska biljättarna. General Motors, Fiat Chrysler och Ford har alla tvingats skriva ned sina vinstprognoser.



På onsdagen rapporterade "Big 3", biltillverkarna General Motors, Fiat Chrysler och Fordsina resultat för det gångna kvartalet.

USA:s största biltillverkare, General Motors som bland annat tillverkar Cadillac, Buick och Chevrolet, överträffade marknadens förväntningar och rapporterade en vinst på 2,4 miljarder dollar, motsvarande uppåt 21 miljarder kronor, och en omsättning på uppåt 322 miljarder kronor.

Men det hjälper inte, bolaget tvingas sänk prognosen för helårsresultatet till en vinst per aktie på 6 dollar, från tidigare omkring 6,5 dollar per aktie.

"Vår rörelseutveckling påverkades av signifikanta vindar från råvarukostnader och valutadevalveringar i Sydamerika", säger GM:s vd Chuck Stevens i kvartalsrapporten.

Ford, nästa största amerikanska biltillverkaren, redovisar i sin tur en vinst på 9,6 miljarder, en halvering mot samma period i fjol och omsättningen sjönk över 4 procent till cirka 340 miljarder. Siffrorna var sämre än vad marknaden räknat med.

Bolaget brottas med problem på den kinesiska marknaden och tvingas liksom GM skruva ned vinstprognosen. I Fords fall sänks den beräknade vinsten från 1,45-1,70 dollar per aktie till 1,30-1,50 dollar per aktie. Analytiker har räknat med en vinst på 1,52 dollar per aktie.

Trean på marknaden, Fiat Chrysler, med bilmärken som Jeep, Dodge och Alfa Romeo, redovisade en vinst för det andra kvartalet på uppåt 7,8 miljarder och en omsättning på nästan 297 miljarder.

Bolaget hänger på sina konkurrenter och sänker prognosen för helårets intäkter och rörelseresultat. Bolaget siktar nu på intäkter i intervallet 115-118 miljarder euro för helåret 2018. Den tidigare prognosen låg på 125 miljarder euro.

De tre biltillverkarna har samma problem med höga råvarupriser, Trump-administrationens tullar och ogynnsamma valutakurser.

Bolagens rapporter hälsades också av aktiemarknaden som sänkte kurserna kraftigt och fallet fortsätter på torsdagen, trots positiva signaler från mötet mellan Donald Trump och EU-kommissionens ordförande.

Vid 19-tiden hade Fiat Chrysler tappat 1,3 procent i New York efter ett fall på närmare 12 procent på onsdagen. Ford tappar 5 procent och GM backar närmare 2 procent.



7. BMW samarbetar med Jaguar/Land Rover om nya elbilar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-06-06, 14:33

BMW var tidigt ute med elbilar i form av i3 som lanserades redan 2013. Den bygger på en egen plattform som var dyr att utveckla, och nu letar BMW efter nya sätt att spara pengar för framtidens elbilar. Nu verkar det som att BMW hittat en partner – i form av Jaguar och Land Rover.



Den brittiska biljätten var inte alls lika snabba ur startblocken när det gäller elbilar, men har nu lanserat eldrivna crossovern I-Pace. Den har fått en del kritik av auto motor & sports testlag, inte minst för sin korta räckvidd, men har ändå vunnit många priser i bilvärlden.

Planen är nu att de båda biljättarna tillsammans ska utveckla nästa generation elbilar. Det görs framför allt för att spara kostnader, men också snabba på tempot i utvecklingen av nya modeller. Ett team med anställda från både Jaguar/Land Rover och BMW ska vara stationerat i München.

BMW:s drivlina ska användas av britterna

Rent konkret handlar samarbetet på kort sikt om att Jaguar/Land Rover ska använda femte generationen elbilsdrivlina i nya modeller. Den drivlinan får premiär i BMW iX3 nästa år. Det är en relativt kompakt drivlina där nästan allt är ihoppackat till en enda enhet.

Jaguars elbil I-Pace använder en elektrisk drivenhet från e-AAM, en division hos stora koncernen American Axle som tog över många av de ingenjörer som tidigare jobbade på Saab i Trollhättan före konkursen. Vad som händer med det samarbetet inför framtida elbilsmodeller är oklart.



Svenska Saabingenjörer bakom Jaguars elbil

Feber

8. Toyota och Subaru ska ta fram gemensam elbilsplattform

Av Bobby Green 2019-06-07 kl 14:15

Kommer resultera i nya suvar och sedaner



Toyota och Subaru går nu ut och meddelar att de tillsammans ska ta fram en elbilsplattform som kommer att ligga till grund för ett antal kommande modeller, bland annat en SUV som båda kommer att sälja under sina respektive märken. Det finns även planer på sedaner i mellan- och storformat. För tillfället är dock endast bilden ovanför det vi får kring projektet, inget om hur drivlinan eller batteripacket är uppbyggt.

Suven kommer att vara i C-segmentet och rykten säger att den ska lanseras 2021.

news.yahoo.com +

Klassiker

9. Quiz: De som finns kvar

KLASSIKERNÖTEN 395 Publicerad 2019-06-07 18:00 **text Mårten Carlsson**

När det gäller klassiska bilar, inte alltid ens särskilt gamla, så handlar det till största delen om märken som inte finns längre. Utgallringen har varit skoningslös i bilfloran, men några av de äldsta står envist kvar på bilhistoriens kalhygge. Här är några idag ännu levande märken med lång historik, kan ni klura ut dom?

Starta quizet!



10. Test: Ford Mustang Bullitt – nostalgisk dröm

Av Tobias Mersinger, Publicerad 2019-03-08 08:05, uppdaterad i går, 07:29

Vem vill inte vara lika cool som Steve McQueen? I special-modellen Mustang Bullitt har du chansen. En dröm för nostalgiker och audiofiler likaså!



Den gamla goda tiden: Varje år ett år äldre och en hel del bättre. I alla fall subjektivt sett, eftersom betraktaren själv blir äldre och bättre (vi säger så). På sjuttiotalet till exempel var bilen sin tids stilikon, ett drömobjekt och grunden för svamlande svärmeri.

Bilar var superstjärnor, även på bioduken: Mustang-piloten Frank Bullitt kör i filmen med samma namn ifrån ett par torpeder. I 10 minuter och 53 sekunder. Utan ett ord. Utan att ändra en min. Svetten i pannan lyser med sin frånvaro, likaså okontrollerbara driftvinklar.



Filmen levererar kappkörningsporr på bästa Hollywoodmanér, däcken tjuter även på sandigt underlag för den rätta känslan. Vill man uppleva realism, gör man det bäst själv i sin trista och gamla herrgårdsvagn. På den tiden var bilarna de verkliga ikonerna och behandlades därför med respekt! Ett lysande exempel är en av torpederna som först vevar ned sidorutan på Chargern innan han börja skjuta på Bullitt med en avsågad hagelbössa.

Man kan bara spekulera om vad som försiggick i hjärnorna på alla manliga biobesökare efter filmen. Vem ville inte vara som Steve McQueen? Iklädd en blå polotröja under en brun kavaj bakom ratten på en Montanagrön Ford Mustang. Man muterar till kvinnomagnet på studs så att säga. I alla fall i fantasin.

Frågan är bara: Kan den oantastliga myten hålla sig kvar i vår tid? Den där drömmen om manlighet och machostil helt utan att vara politiskt korrekt?



Bakom ratten muterar vem som helst till Steve McQueens rollfigur Frank Bullitt.



Nostalgi möter nutid: en digital display samsas med klassiska inslag som en biljardkuleknopp.

Ford verkar tro det, eftersom man precis har släppt den tredje upplagan av specialmodellen Bullitt. Knappast en bil som yngre wannabehingstar är särskilt intresserade av, men dock ett eftertraktat objekt för alla som på sjuttiotalet dreglande satt i biosalongen och inte önskade sig något annat än att vara lika cool som McQueen (vilket var helt omöjligt, men man kunde ju drömma).

Säkerligen minst lika åtråvärd är bilen i samlarkretsar, eftersom kombinationen av specialmodell och superlimiterad upplaga alltid går hem hos folk.

Men låt oss för en stund tala allvar, för det har Ford verkligen gjort sig förtjänta av: tiden då insteget i en Mustang, oberoende av tillägget Bullitt, liknade en ofrivillig tidsresa är tack och lov förbi. Dagens generation muskelbil är så långt ifrån poser-ryktet som man kan komma. Visserligen fortfarande ett kraftpaket enligt den gamla skolan, men som numera inte heller behöver skämmas på racingbanan.



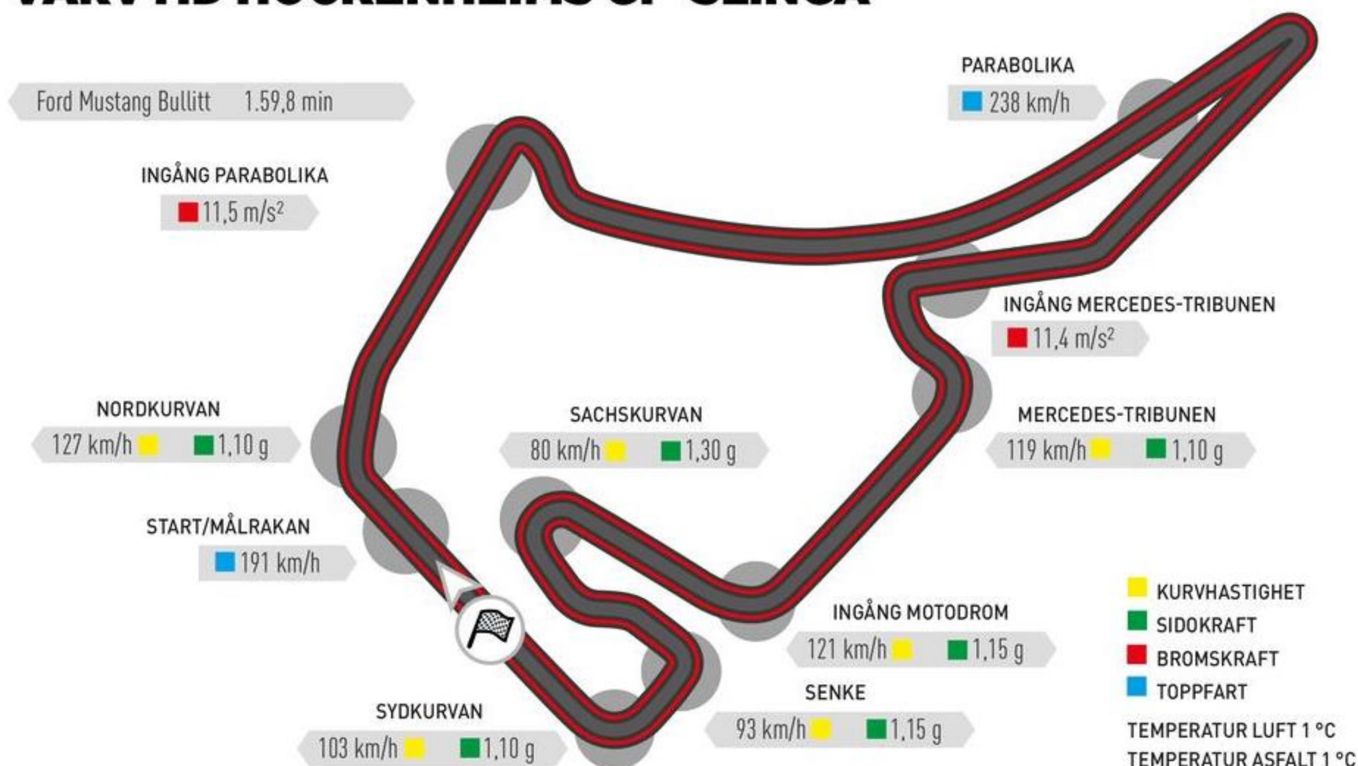
V8 med sportluftfilter. Mums.

Faktum är att den senaste Mustangen kan allt minst lika bra (om inte bättre) som en Audi RS 5, men till halva priset. Det märks inte minst på försäljningssiffrorna på kontinenten, där Mustangen slåss om pallplatsen med giganter som Audi TT och självaste Porsche 911.

Muskelknuttens charm härstammar inte längre endast från nostalgin utan lever av sin nyvunna aktualitet: en sportcoupé med vinkel-åtta och 450 hingstar under huven för 457.500 riksdaler – här har konkurrensen fått något ordentligt att bita i.



Knappast en revolution: Specialmodellens uppgraderingar är blygsamma och inget man inte hade kunnat göra själv, men helheten är magisk!



Mustangen gör processen kort med slutkonsumenten. Ett tryck på startknappen och man är fast! Den mäktiga ljudkulissen blandas med förarens dagdrömmar och en gnutta för mycket testosteron. Här blir vem som helst en hjälte! Vinkelåttan låter varmt och välkomnande – näst intill sorglöst, men samtidigt mörkt och hotfullt. I tvångsandningens tidsålder är Bullitt-Mustangen en frisk fläkt som framkallar frenetiska fnitterattacker och rusande hjärtslag. Ett bevis på att allt var bättre förr.

Inte övertygad än? Prova då att starta bilen i ett parkeringshus: Samtliga bilar i området kommer salutera Bullitts åttacylindriga skönsång med att själva instämma i symfonin – med hjälp av sina billarm. Dödsläckert!

Den otroligt lyckade kombinationen av nostalgi och modernitet ger Mustangen en sällsynt aura av autenticitet, en modern muskelbil med attityd som känns äkta och stilsäker. Precis som specialmodellen Bullitt, som trots ett saftigt prispåslag på hela 70.000 kronor, väcker löjligt mycket habegär!

Man får egentligen inte speciellt mycket för sina slantar: röda bromsok från Brembo, unika 19-tumsfälgar, gröna dekorsömmar invändigt samt en speciell växelspaksknopp – allt draperat i ett yttre i antingen Shadow Black eller Dark Highland Green. Just det, man får även hela fyra hingstar till i stallet vars grill numera är svartlackerad. Bilens välsvarvade bakdel pryds av en kaxig Bullittdekal för ännu mer autenticitet.

Nu kan man tycka att utrustningsnivån för 70.000 kronor extra är ganska mager och här vill man gärna hålla med, men kan ändå inte. Man vill ha Bullittmodellen, man måste nästan ha den! Den är ju så rå, så macho, så löjeväckande cool och bara så rätt!

Många bäckar små brukar det ju heta och i Bullitts fall gäller det i allra högsta grad. Fyra hästkrafter extra låter ju i sanningens namn inte särskilt mycket, men redan grundmodellen är hyfsat kvick.



De svarta 19-tumsfälgarna är specifika för Bullittversionen.

Standard-mussen avverkade GP-banan i Hockenheim i ett tidigare test på respektabla 2.02 minuter. Sin moderata effektökning på nästan skrattretande 0,8 procent till trots föll målflaggan för specialmodellen redan efter 1.59,8 minuter. Ingen dålig förbättring!

Sanningen bakom bragden är dock en annan: vädret var svalare än innan, sträckan renare samt torrare. Men det är ändå inte allt. Bullitt reagerar mindre vildsint på gaspådrag ut ur kurvan än standardmodellen, som efter faceliften får kämpa med riktigt långa växlar.

Tvåan går ändå upp till 120 km/h, vilket leder till tvärställ när man kör för aggressivt ut ur svängen på låg växel med tidsförlust till följd. Bullitt däremot kändes mer behärskad på banan och inte lika stressad.



En av de charmigaste bilarna på marknaden. Dessutom är ljudet ren och skär själavård!

I slutänden spelar varvtiderna dock mindre roll. 2.02 eller 1.59 minuter bryr man sig inte ett dugg om bakom ratten. Bullitt är trots allt ingen tävlingshäst utan snarare en vildhingst med lite för mycket kött på benen. Med 1.759 kilo räknas sportcoupén knappast till bilvärldens lättviktsdivision.

Häri ligger dessutom en av Mustangens verkliga styrkor: ärligheten. Medan många prestandamodeller lyckas trolla bort sin övervikt med hjälp av smart teknik, tänker Mussen inte ens försöka gömma undan sina extrakilon. De finns där och man känner det tydligt.

Därför kan Mustangen kännas en aning diffus, något man helt enkelt får acceptera och framför allt respektera: Tvingar man in bilen i kurvan mot dess vilja kommer man att förlora tid. Så enkelt är det.



Konsten att vara sig själv: sällan har en bil känts så här äkta och ärlig.

Precis som en vildhäst kräver Mustangen en finkänslig hand och är ytterst allergisk mot piskan.

När ryttaren och hästen väl kommer överens är Mustangen hela två sekunder snabbare runt Hockenheim än en Audi RS 5 och nästan lika snabb som den gamla BMW M2. Inte illa för en jänkare som inte vill vara banracer, men som ändå är vassare och mer kapabel än man först vågar tro.

Bromsarna med sexkolvsok från Brembo är exempelvis ett lysande exempel på bilens kapacitet. Även när man attackerar fullt under långa stunder vägrar bromssystemet att mattas av. Då kan man nästan förlåta Ford för det ytterst värdelösa launch control-systemet.



De kramiga Recarostolarna har gröna kontrastsömmar. Helrätt.

Så länge man inte lider av akut jänkarfobi är Mustangen definitivt värd att titta på. Det spelar faktiskt inte ens någon roll om Bullittdekalen pryder baken eller ej; den senaste Mustangen är en charmknutte av rang som nästan är omöjlig att ogilla. Dessutom behöver man inte längre skämmas för sitt val av fordon på racingbanan.

Bäst gör sig Mussen dock på vanliga vägar, där vinkelåttans skönsång nästan känns terapeutisk. Visst, den manuella lådans växlar är alldeles för långa, men harmonierar på något sätt med motorn.

Lägg därtill de ljuvliga detaljerna i Bullittmodellen som för tankarna tillbaka till en tid där allt var bättre, och sedan priset! Då börjar man ju nästan fundera på vad alla andra biltillverkare gör för fel?

TESTFAKTA
FORD MUSTANG BULLITT

MOTOR	
Typ	V8, bensin
Borrning x slag, mm	93,0 x 92,7
Slagvolym, cm³/Kompression	5 038/12,0
Effekt hk vid r/min	460 vid 7 000
Vridmoment Nm vid r/min	529 vid 4 600
KRAFTÖVERFÖRING	
Drivning	Bak
Växellåda, antal vxl.	Manuell, 6
BROMSAR	
Bromsskivor	Stål, ventilerade
Diameter f/b, mm	380/330
Däck, testbil	
Dimension fram Dimension bak Fabrikat	255/40 R19 275/40 R19 Michelin Pilot Sport 4S
Fälgbredd f/b, tum	9,0/9,5
KAROSS	
L/b/h, mm	4 784/1 916/1 381
Axelavstånd, mm	2 720
Tankvolym, l	61
EKONOMI	
Grundpris, kr	527 500
PRESTANDA (TILLV. UPPG.)	
0–100 km/h, sek	4,6
Toppfart, km/h	250
MÄTVÄRDEN	
Vikt fulltankad, kg	1 759
Viktfördelning f/b, %	54,3/45,7
Vikt/effektförhållande, kg/hk	3,8
Förbrukning, l/100 km Min Max Testförbrukning	 10,6 20,1 14,7
Acceleration, sek 0–40 km/h 0–100 km/h 0–160 km/h 0–200 km/h	 1,9 5,2 10,5 16,1
Segdragning, sek 4/5/6 vxl. 80–120 km/h 80–160 km/h	 6,3/8,4/12,5 12,3/17,6/27,6
Varvtid Hockenheims GP-slinga, min	1.59,8
Slalom 18 m, km/h	68,6
Bromssträcka, m 100–0 km/h, kalla 100–0 km/h varma 200–0 km/h	 36,3 35,0 137,1
BETYG	★★★★★



Två exemplar av Ford Mustang GT 390 Fastback 1968 användes vid inspelningen av filmen "Bullitt". En av dessa var försvunnen i decennier, men återfanns för några år sedan.





Tobias Mersinger



11. Kan bli först i Europa med att skrota miljözonerna

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-06-03 kl 13:33

"Köerna är en del av stadens identitet"



Som första stad i Europa kan Madrid välja att skrota de miljözoner som införts i den spanska huvudstaden.

Madrid förväntas få en ny regionchef i form av "Populärpartiets" Isabel Díaz Ayuso, och hon vill att miljözonerna där enbart lågutsläppsbilar tillåts – nästan bara elbilar och laddhybrider – tas bort.

Hon beskriver de långa bilköerna som tidigare brukade uppstå i stadens mest centrala zon som en del av stadens kulturella identitet. Enligt henne gör köerna staden speciell och unik, och köerna är en del av livet i Madrid.

"Jag tycker inte köerna är något att glädjas för, men de är ett tecken på stadens identitet, att gatorna alltid är vid liv", säger hon till tidningen El Pais, och tillägger att köerna går hand i hand med nattlivet i staden.

Miljözonen som kallas Madrid Central har minskat trafiken med 24 procent och utsläppen av kväveoxider med 38 procent. Halterna av kvävedioxid har sänkts med nästan 50 procent jämfört med 2018.

"Att rulla tillbaka ett så framgångsrikt projekt kommer få allvarliga konsekvenser för folkhälsan, särskilt hos utsatta som barn, gravida kvinnor och äldre", säger Nuria Blázquez-Sánchez, talesperson för en miljögrupp.

Miljöpartiet i ny uppgörelse: Grönt ljus för miljözoner i Stockholm

Nya miljözonen allt närmare – här kan äldre bilar förbjudas

DAGENS NYHETER.

12. Vi minns med värme Saabs klassiker 900

Peter Klemensberger

Publicerad 2019-06-04

I slutet av 1970-talet var, som så ofta i Saabs historia, budgeten stram men behovet av en ny bilmodell stort. Modell 99 som kombikupé, med debut 1973, fick stå som donator när 900 mejslades fram.



900 var en halvkombi som uppskattades för sina sportiga egenskaper.

Den avgörande anledningen till att modellen 900 kom till var att framtida krav om ökad krocksäkerhet från främst den amerikanska marknaden förutsatte att Saab utvecklade sitt bilbyggande i detta hänseende – företrädaren 99:ans konstruktion dög inte längre. Att samtidigt få Saab 900 att framstå som en ny bil löstes bland annat med en förlängning på 21 centimeter, varav huvuddelen hamnade på överhänget fram.

För bättre proportioner i formgivningen lades 5,32 centimeter av förlängningen på ökat axelavstånd. Åtgärderna gav ökat utrymme vid pedalstället och bättre med plats för motorn.

Det blev succé, kötiden för att hämta ut ett exemplar av nykomlingen var tidvis uppe i tio veckor. När totala tillverkningstalen förelåg för både 99- och 900-serierna, stod det klart att 900 ”vunnit”: 908.810 tillverkade vagnar under modellåren 1979–1994, mot 614.021 för 99/90 mellan 1968 och 1987.

Saab 900 går inte direkt till historien för sina tekniska innovationer. Insläppet till finbilsparkeringen är mer en emotionell historia –¬ vem har inte en relation till 900?

För 900 valde dessutom Saab halvkombins väg, ett spår tillverkaren gav upp 2002 i och med lanseringen av 9-3 generation två. Den lanserades som sedan och först tre år senare som kombi. Då hade den större modellen Saab 9-5 funnits tillgänglig som kombi sedan 1999.



Cabrioleten sågs som en lyxig bil och den sålde bra, inte minst i USA.

Hur stolligt det var att för den då mindre modellen inte ha en kombi på marknaden i kombilandet nummer ett, Sverige, låter vi vara osagt. Det bevisar dock att Saab alltid har gått sin egen väg – ett slags Citroën eller Lancia på svenska, om man så vill.

Även internationellt var Saab 900 en framgång, men då som en bil med klar betoning på lyx och prestanda.

– Det som på hemmamarknaden var en familjebil eller tjänstebil blev på utländska marknader genom uppgraderingar en maxutrustad lyxbil. I USA var det mestadels turboversionerna som slog an. Det är mycket körkänsla i en 900 turbo, vi talar här om en slags bakvänd – eller rättvänd – Porsche 911, säger en oblyg Peter Bäckström, intendent vid Saab-museet i Trollhättan.

Den sista Saab 900 av första generationen lämnade Trollhättefabriken den 26 mars 1993.



Klassiker

13. Grattis Lotus Esprit!

Publicerad 12 juni **2009**

I dag när Eskil har namnsdag riktar vi strålkastaren mot Esprit!



På Turinsalongen 1972 visade ItalDesign upp en silverfärgad konceptbil som påminde en hel del om ett pappersplan med sina rakbladsvassa linjer.

Drygt tre år senare dök designen upp igen på en bilsalong men nu i Lotus monter på London Motor Show. Lotus Esprit var född.

Modellen kom att leva i nästan 30 år fram till 2004 medan karossen blev allt mjukare i linjerna och motorerna allt starkare. Trots den långa produktionstiden blev det inte mer än drygt 10 000 exemplar byggda.



1980 lanserades den första Espriten med turbo. Den kallades Essex Esprit med sina 210 hk klarade den 0-96 km/h på 5,6 sekunder och toppade över 240 km/h. Detta är en lite senare modell.



1987 fick formgivaren Peter Stevens i uppdrag
att uppdatera Esprit och resultate blev en lite rundare framtoning.



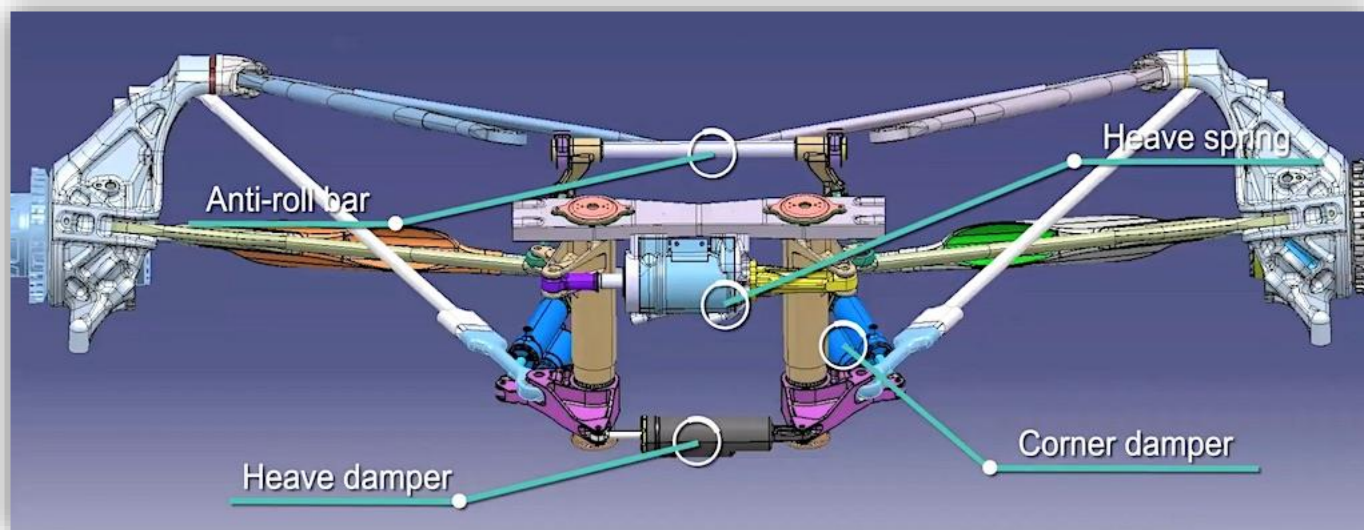
1996 lanserades Esprit V8 med en egenutvecklad motor med dubbla turboaggregat och 350 hk. Samtidigt fanns också GT3 med tvåliters turbomotor.

auto motor & sport

14. Film: Så funkar hjulupphängningen på en Formel 1-bil

Av Pär Brandt, Publicerad i går, 19:06, uppdaterad i går, 20:43

Det är inte många likheter med din vanliga bil – superavancerat så det förslår. Titta på filmen och få lite bättre koll.



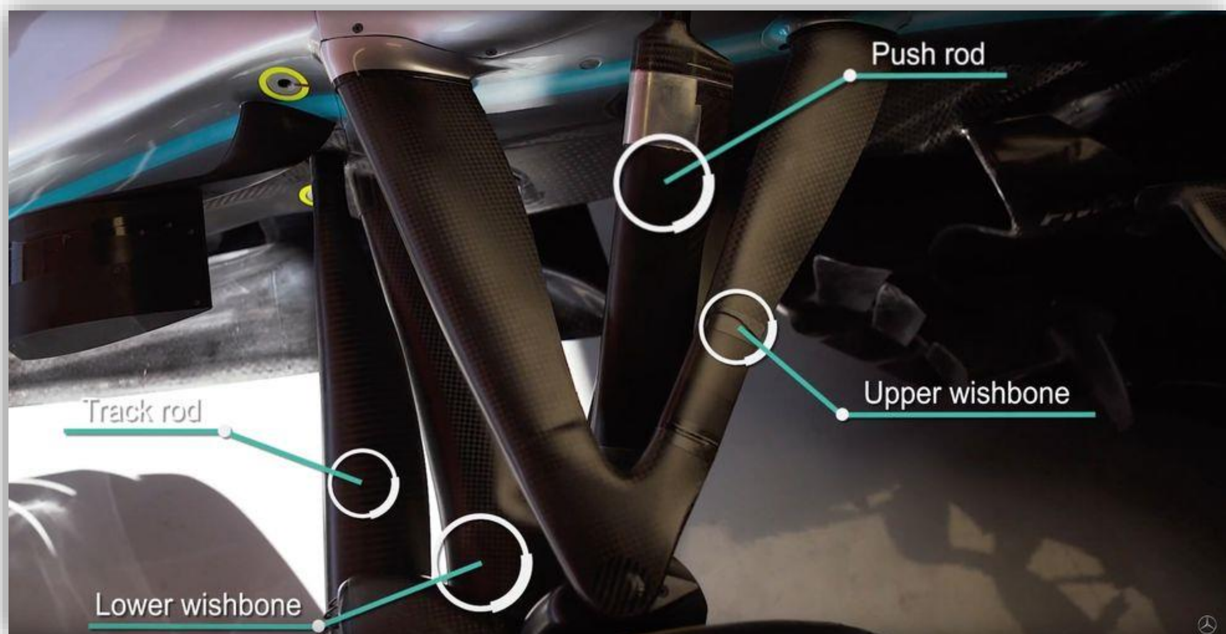
Du har länge undrat, men aldrig vågat fråga – hur funkar egentligen chassit på en F1-bil? Här är svaret och vi kan direkt avslöja att det inte finns många likheter med en vanlig personbil.

Stötdämpare och "fjädrar" finns inbyggda i bilen, för att inte störa luftflödet i utrymmet mellan kaross och hjul. Länkarmarna mellan hjul och infästningspunkterna på bilen sitter exponerade i luftflödet och är därför aerodynamiskt optimerade. Förutom att de rent mekaniskt måste vara starka nog har länkarmarna i kolfiberarmerad plast en väldigt speciell form, som små "vingar".

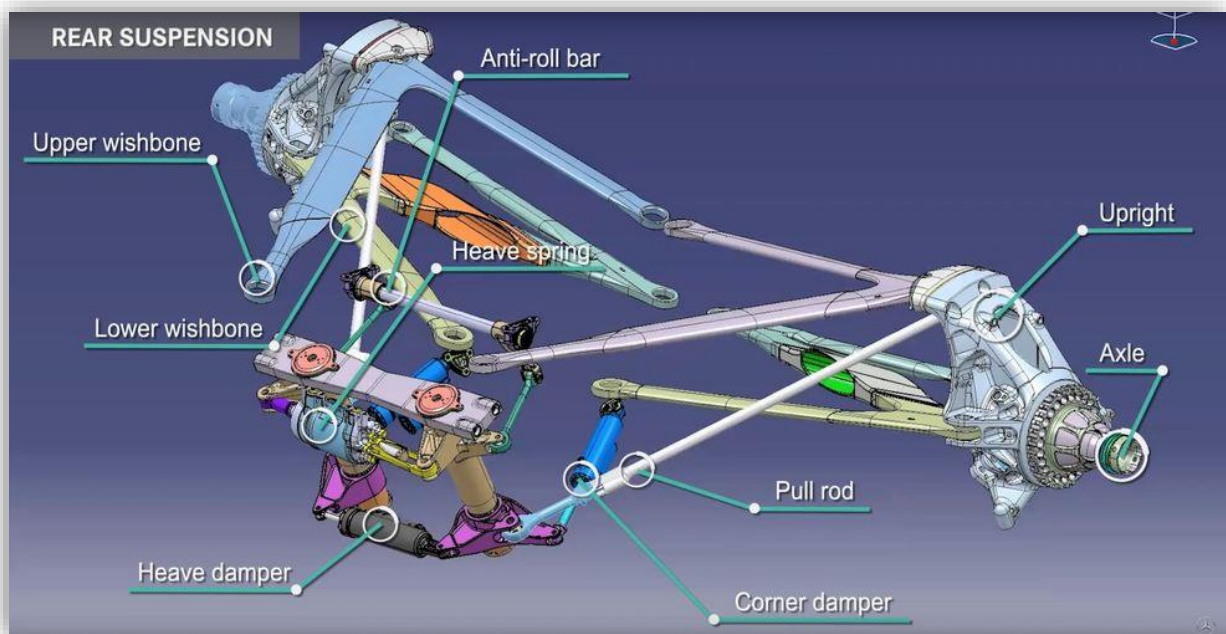
I filmen nedan är det Mercedes-ingenjören Geoff Willis som förklarar hur man konstruerat hjulupphängningen och vilka utmaningar man måste möta. Syftet är förstås att med rätt inställningar ge däcken bästa möjliga fäste, det som kan användas för ännu högre kurvhastigheter.



***FILM*: https://youtu.be/XKscchk0HSE**

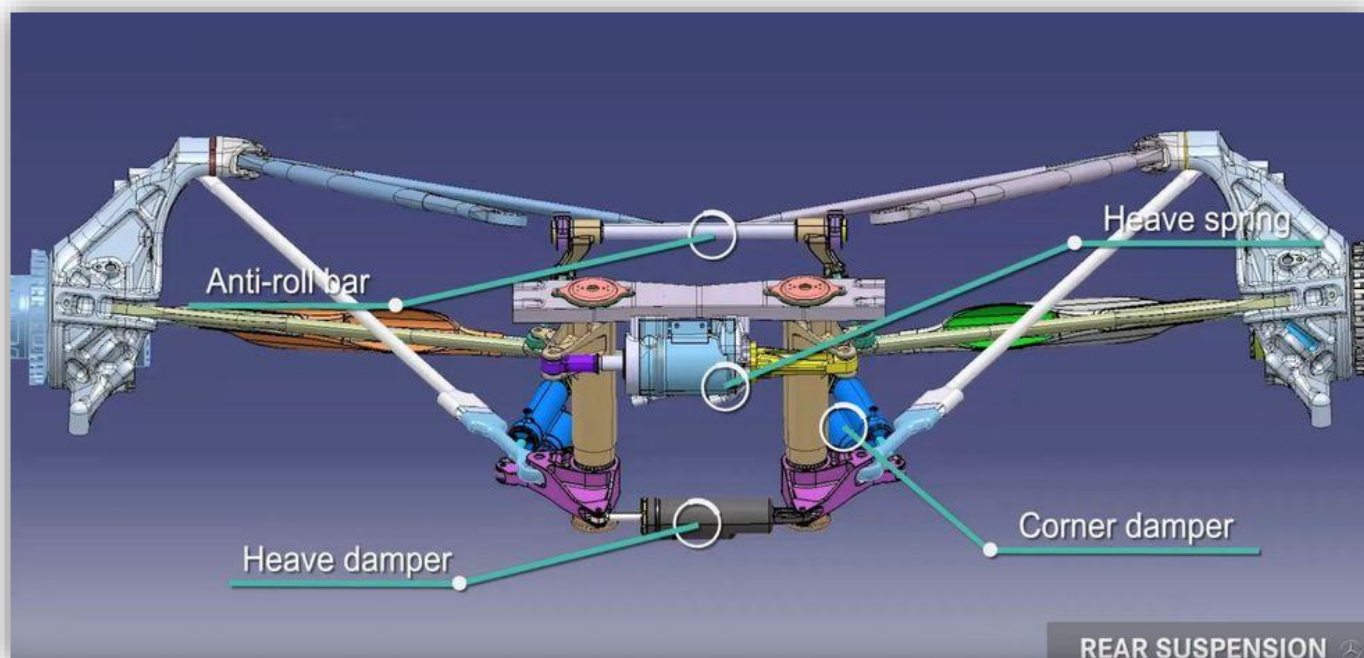


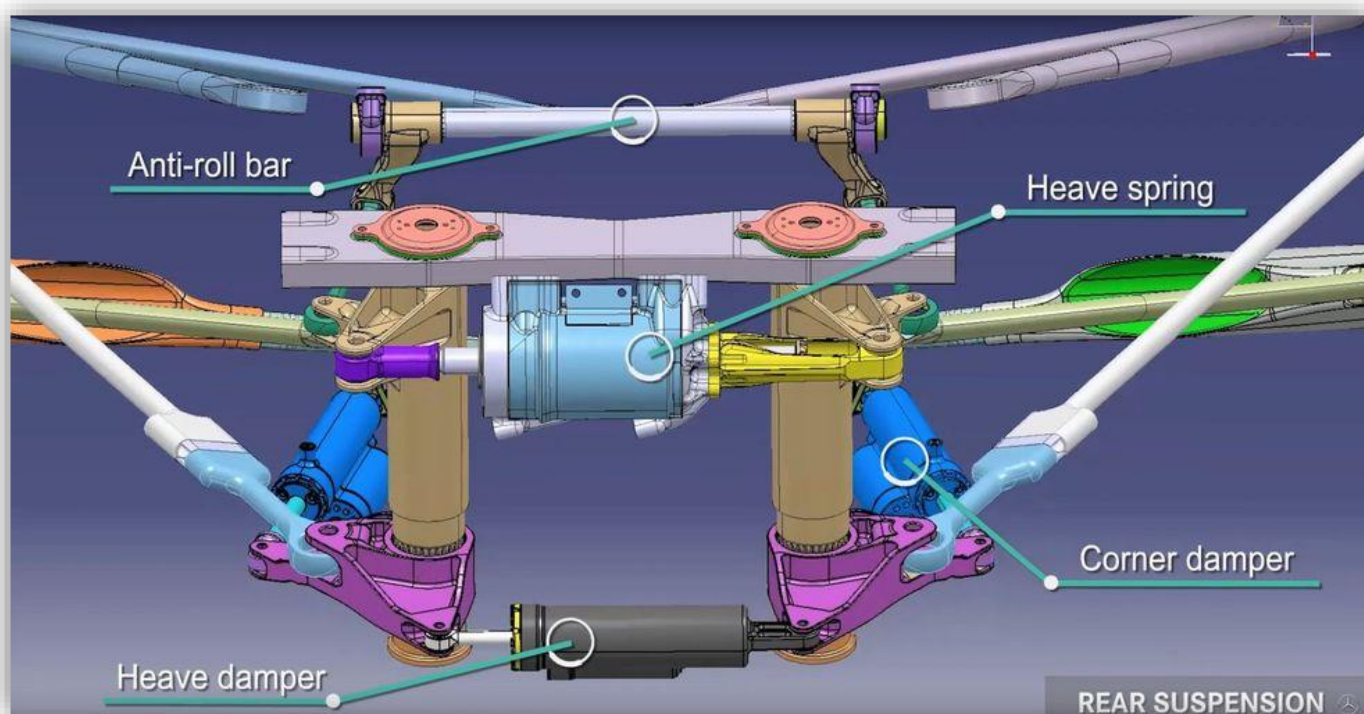
Här är de länkarmar, styrstag och A-armar som vi ser från utsidan, alltså utrymmet mellan karossen/chassit och det friliggande hjulet. Den länkarm som kallas push rod överför hjulets upp-och-ned rörelser in till stötdämpare, fjädrar och krängningshämmare – som alla sitter centralt placerade.



Som vi ser på den här ritningen finns det inga konventionella skruvfjädrar eller stötdämpare, som vi är vana att se dem på personbilar.

Upright är ett sådant där jättebra ord på engelska som inte har någon lika bra motsvarighet på svenska. Hjulspindel, kanske?





[F1-föraren Valtteri Bottas förklarar – så funkar F1-ratten]

[Film: Formel 1 ska bli roligare 2019 – här visar Mercedes nya W10-bilen]

[Kan en Formel 1-bil köras upp och ner?]

[Mazdas Skyactiv-X SPCCI-motor är snål och stark – så funkar tekniken]



Pär Brandt

Ny tidning!

SAAB CARS magazine

Klassiker | SAMARBETE MED SAAB CAR MUSEUM

OFF ROAD!

Världens tuffaste Saab i världens tuffaste rally!

FUTURISM

Allt om Björn Envalls mästerverk – Saab EV-1

JUNI 2019
PRIS 129 KR
139 DKK
139 NOK

Sixten Sasons magiska touch!

UNDER SKINNET

Saab 93F i detalj – massor av härliga mysterier!

16-VENTILAREN

När 99 EMS blev en rally-best

HIRSCH!

Vi kör pressbilen 16 år senare!

SLUT